

第 25 期第 9 回 自動運転と共創する未来社会検討小委員会 議事要旨

日時：令和 4 年 6 月 30 日 17 時～19 時

場所：オンライン開催

出席者（名簿順，敬称略）：大倉典子，鎌田実，永井正夫，山川みやえ，今井猛嘉，加藤晋，栗谷川幸代，田中和哉，谷口綾子，中野公彦，中村彰宏，中村弘毅，藤井秀樹，ポンサトーン・ラクシンチャラーンサク

オブザーバー：浅間一，宮崎恵子，松宮孝明

参考人：吉田直可先生（明治大学）

配布資料

明治大学自動運転社会総合研究所における ELSI を踏まえた自動運転に纏わる行動準則の提言

議題

1. 第 8 回議事要旨確認

前回議事要旨を承認した。

2. 話題提供 「明治大学自動運転社会総合研究所における ELSI を踏まえた自動運転に纏わる行動準則の提言」（吉田参考人）

まず参考人のこれまでの活動経緯が紹介された。2015 年から自動運転の民事上の責任および社会受容性に関する研究に携わっている。経済産業省・国土交通省委託事業，日本機械学会における模擬裁判や，電子情報技術産業協会でセミナーなどを企画した。また自動運転車に関わる紛争解決を変える可能性があるとして作動状態記録装置の仕様も提案した。

続いて，明治大学自動運転社会総合研究所の紹介がなされた。自動運転の技術的な研究だけでなく，法・保険・地方創生部門を設け連携している点がユニークである。また学内に閉じるのではなく大学・研究機関を跨いだ研究のハブになるべく活動が進められている。

研究所の紹介に引き続き，研究所で策定された自動運転ガイドラインの説明がなされた。第 1 は自動運転車に係る制度に関する規定であり，認証基準・審査，使用過程における安全確保，作動状態記録装置，データ収集について述べられている。自動運転車の挙動を予測でき，また後から説明できるようにすること，認証基準やソフトウェアの継続的な更新，自動走行機能の機能限界の公表が求められている。

第 2 は自動運転車の自律走行機能に関する規定であり，許された危険の範囲，信頼の原則で許容される範囲について述べられている。事故原因を創出した者以外に事故の結果を転嫁してはならないこと，路上における危険性を路外に持ち出すことは認められないことを自律走行機能の前提としている。また従来の売切型のビジネスではなく継続的に更新プ

プログラムを提供することになると、自動運転車の製造事業者も自動車損害賠償保障法における共同運行供用者と評価される可能性が示されている。

第 3 は他の交通参加者に係る義務として、自動運転車以外の運転手が負うべき義務が述べられている。第 4 は走行環境維持に係る義務として、自治体や自動運転管理者が主導するすべての交通参加者向けの交通教育、周辺住民も参加した社会的ルールの策定の必要性が述べられている。第 5 は交通事故処理、紛争解決制度及び保険に係る準則であり、紛争解決の立証簡易化、および、データ収集や分析、紛争者間の和解の斡旋やステークホルダ間の仲裁機能を有する第三者機関の創設が求められている。

上述のガイドラインは問題提起であり、議論のたたき台となることを目的としていること、また、アジャイルガバナンスの考えにのっとり、今後も順次改訂作業をおこなうことが最後に紹介された。

この話題提供に対して、自動運転普及支援における ELSI の貢献、合理的な予見可能性や回避可能性の具体化、「許された危険」や「信頼の原則」の持つ曖昧性と限界、共同運行供用者の定義、個人と企業との間の紛争を想定した民間の第三者機関の必要性、ガイドラインの見直し時期の明確化に関する議論がなされた。

3. その他

次回は 8 月 5 日(金)10:00-12:00. 大阪大学 ELSI センターの標葉先生からの話題提供を予定している。